

CHEVROLET

vaunu, jossa kaikki on parasta

20, —



CHEVROLET

kuormavaunu

Vetää kuin veturi

Chevroletin 6-sylinterinen kansiventtiili-moottori kehittää 72 hyödyllistä hevosvoimaa 3 200 kierr./minuutissa. Se on vetokykyinen moottori, jonka vääntömomentti on erittäin edullinen, 21,6 kgm 900—1 500 kierroksella minuutissa, siis juuri sillä kierrosluvulla, millä moottori enimmäkseen käy. Kun sitten kierrosluku kohoaa käytettäessä vaihteita mäissä ja käynnistettäessä, lisääntyy moottorin hevosvoimamäärä kuormavaunuille sangen edullisen hevosvoimakäyrän mukaan.

6-sylinterinen moottori on varustettu Carter-yläkaasuttajalla ja kiihdytyspumppulla, jotka tehokkaasti kohottavat sen vetokykyä. Isojen venttiilien vuoksi täyttyvät ja tyhjenevät räjähdyskammiot nopeasti. Pakoventtiili, johon kuuma pakokaasu vaikuttaa, on sitäpaitsi ruiskujäähdytetty. Tämän tehokkaan jäähdytyksen ansiosta on venttiili-istukkojen kestävyys suuri. Moottorin työlämpötila pysyy aina tasaisena, sillä sylinteriseinämät ovat täysin isojen vesivaippojen peitossa. Vaihdelaatikko lisää osaltaan myös Chevroletin vetokykyä. Se on joka suhteessa vahva, siinä on neljä vaihdetta eteenpäin, joista yksi on erikoisen alhainen, niin että käyntiinlähtö kuorman ollessa raskas on helppoa moottorin tai kytkimen rasittumatta. Kaikki laakerit ovat mitoiltaan runsaat. Vaihdelaatikossa on lisäksi luukku voiman-siirtoa silmälläpitäen.

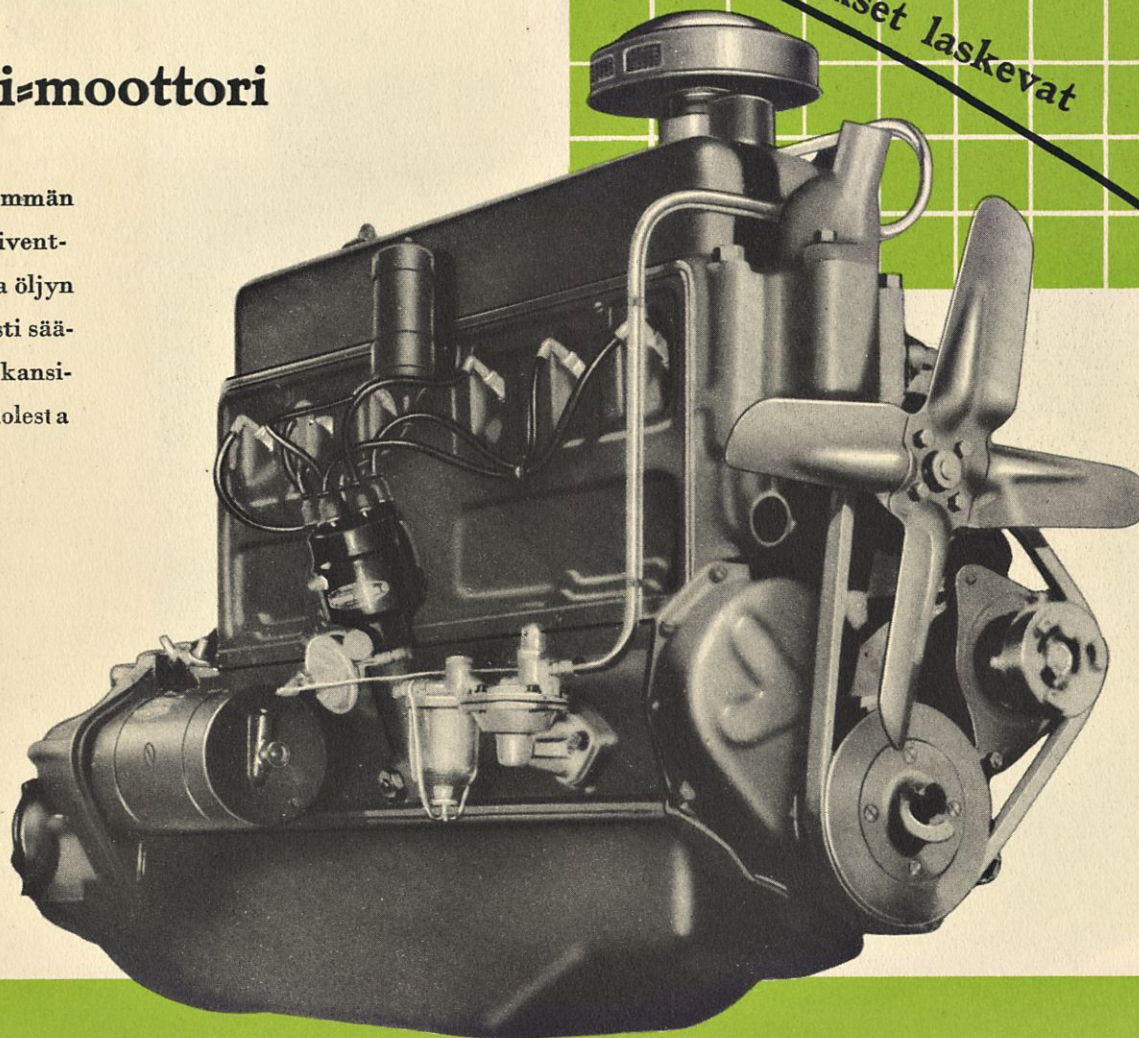
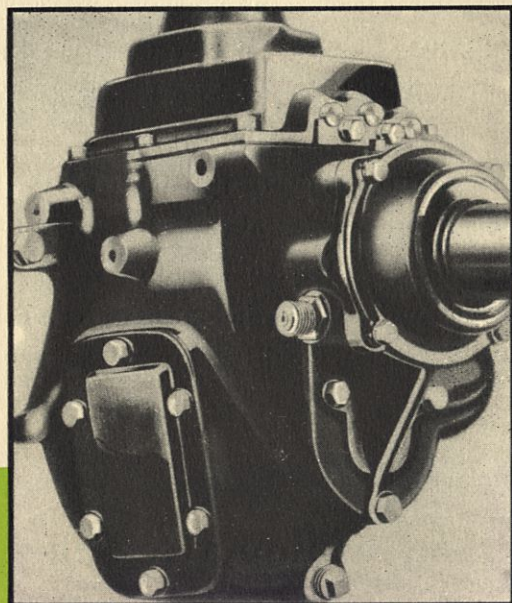
6 milj. taloudellista 6-sylinteristä Chevrolet-moottoria on jokapäiväisessä käytössä

— jossa kaikki on parasta

ja lisäksi siinä on

6-sylinterinen kansiventtiili-moottori

Yksikään toinen moottorityyppi ei pysty kehittämään enemmän hevosvoimia, eikä ole vetokykyisempi kuin 6-sylinterinen kansiventtiili-moottori, jos kiinnitämme huomiota vähäiseen bensiinin ja öljyn kulutukseen. Yksikään toinen moottorityyppi ei ole niin helposti säädettävissä kuin kansiventtiili-moottori. Yhdelläkään toisella kansiventtiili-moottorilla ei ole luotettavuuden ja kestävyyspuolesta parempaa mainetta kuin Chevroletilla.



Voima kohoaa
Kustannukset laskevat

CHEVROLET

kuormavaunu

Joustava kuin urheiluvaunu

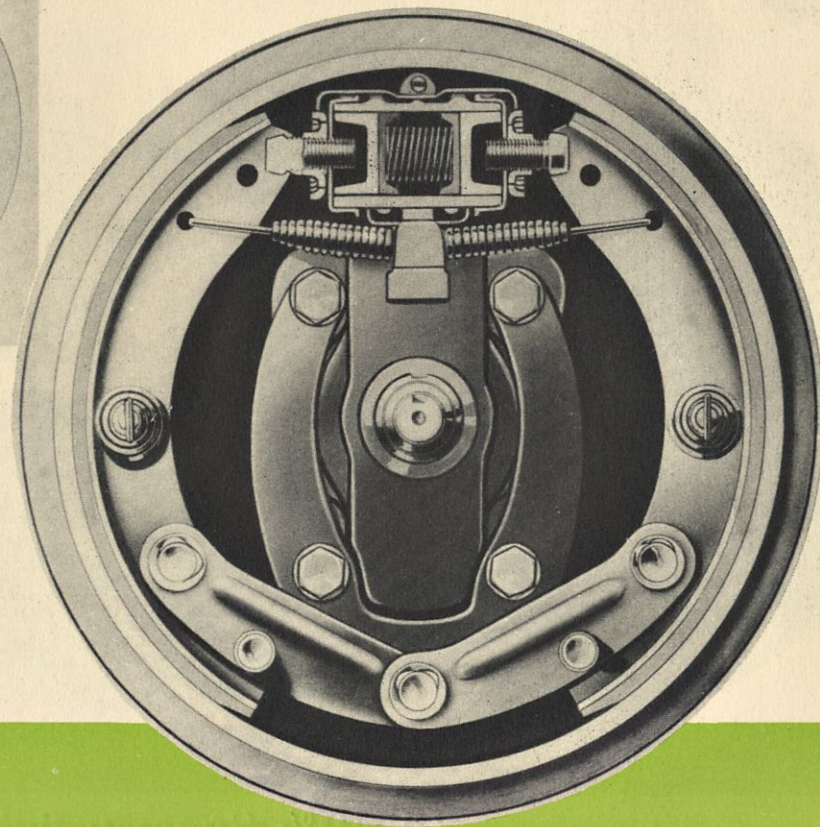
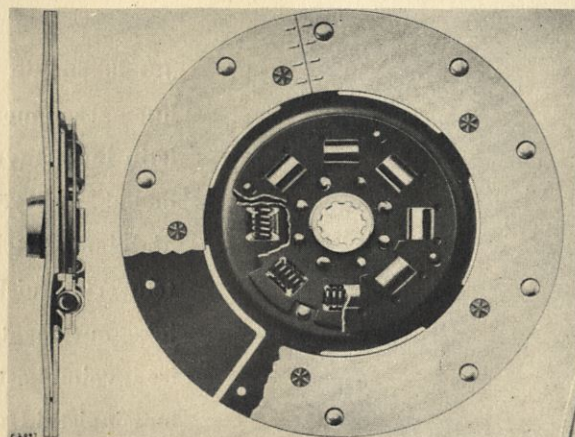
Vain kevyesti painettaessa jarrupoljinta pysähtyy Chevrolet-vaunu, sillä sen uudet nestejarrut ovat vaikutukseltaan ennätyksellisen hienot. Chevroletissa on sitäpaitsi ylimääräinen jarrujärjestelmä — nimitäin mekaninen käsijarru — joka on täysin riippumaton nestejarruista. — Ohjaus on myös osaltaan syynä Chevroletin joustavuuteen. Väilyssuhde on 14: 1, mistä johtuu, että kuljettaja vaivatta hallitsee vaunua. — Kytöntä joudutaan kuormavaunussa käyttämään paljon ja varsinkin vilkkaassa kaupunkiliikenteessä antaa arvoa hyvälle ja luotettavalle kytkimelle. Chevroletin kytkin on yksinkertainen kuivalamellikytkin, hyvin suojattu pölyltä. Se ei kaipaa voitelua — painelaakeri on grafiittivoideltu. Käytettävässä levyssä on »säteettäiset aallot», jotka jousipaineen vuoksi tasoittuvat asteittain ja aikaansaavat pehmeän kytkennän ilman nykäyksiä tai värinää. Sen kosketuspinta on suuri, 617 sm², ja 3 painevarren vuoksi, joissa on värinäävaimentavat jouset, toimii kytkin pehmeästi ja miellyttävästi.

Chevroletin maine luotettavana ja taloudellisena vaununa on horjumaton

Kolme tärkeää seikkaa:

*nopea kiihtyväisyys, tehokkaat
jarrut, erinomainen ohjaus*

Toistuvat käynnistämiset ja pysähtymiset asettavat suuria vaatimuksia jarruille ja kiihtyväisyydelle. Chevroletin voittamattomat ominaisuudet johtuvat uusista nestejarruista (katsokaa myös siv. 12—13) ja »voimaperäisestä» moottorista. Kiihdytyspumppu ja vahva yläimukaasuttaja saavat aikaan sen, että Chevrolet viipymättä tottelee pienintäkin viittausta vauhdin muuttamiseen. — Chevroletin ohjauslaite on ruuvi- ja sektorimallia, puoleksi itse-estävä. Siinä on kuulalaakerit, jotka on asennettu kehyksessä olevaan kiinnikkeeseen. Ken joutuu koko päivän istumaan ohjauspyörän ääressä, antaa arvoa mukavalle kovakumilla päällystetylle, kolmipuolaiselle ohjauspyörälle. Tämän iso läpimitt a, 430 mm, on syynä siihen, että Chevroletia on vaivatonta ja mukava ohjaa. Muut hallintalaitteet on käytännöllisesti sijoitettu, niin että ajo on todella huvia. Chevroletin kuljettaja hallitsee aina hyvin vaunuaan.



Helposti ohjattava vaunu — lyhyemmät ajoajat

CHEVROLET

kuormavaunu

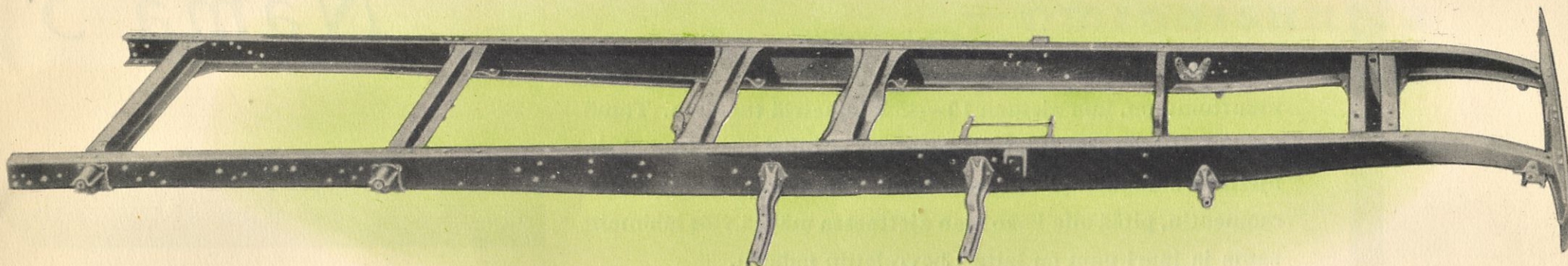


Luotettava kuin vain Chevrolet

Jos lähemmin tarkastetaan Chevroletin alustaa ja moottoria, niin huomataan monta teknillistä yksityiskohtaa, jotka selittävät Chevroletin luotettavuuden. Katsokaa esimerkiksi muotoon taottua, lämmölläkäsiteltyä, staattisesti ja dynamisesti tasapainoitettua kampi-akselia. Tai tehokasta voitelujärjestelmää — täydellinen painevoitelu sekä ruiskuvoitelu. Katsokaa termostaattista etulämmitystä, joka automaattisesti säätää jäähdytysveden kiertoa. Tarkastakaa isoa, voimakasta 14 litran vetoista jäähdyttäjää, joka on valmistettu messingistä! Huomatkaa ilmajäähdytetty generaattori. Isot, akselien yläpuolelle asennetut jouset, jotka on valmistettu kalliista kromi-vanadiumteräksestä, sekä apujouset raskaitten kuormien varalta.

Chevrolet on luotettava sekä käytön että liikenneturvallisuuden puolesta. Uudet tehokkaat nestejarrut (katsokaa siv. 12) takaavat nopeaa jarrutusta kriittisissäkin tilanteissa ja täysin kuormittamaton taka-akseli merkitsee tukevampaa taka-akselirakennetta.

Yli 40% Suomen linja- ja kuormavaunukannasta on Chevrolet-merkkiä



Rakennettu kestäämään

Chevroletissa on kaikki vahvaa ja valmistettu hyvistä aineksista — alustan olematta turhan raskas. Kehys on puristetuista teräskiskoista, suoraa mallia, ollen aineksen paksuus 5,55 mm 131" ja 157" alustoissa ja 6 1/2 mm 183" alustassa. 131" alusta on varustettu viidellä, 157" kuudella ja 183" kahdeksalla poikkikiskolla, jotka ovat n.s. alligaattorimallia. Poikkikiskot on kiinnitetty kehykseen vahvoilla niiteillä sekä ylä- että alareunasta. Tästä rakenteesta johtuu, että kehys on poikkeuksellisen tukeva ja jäykkä.

Chevroleteja valmistetaan kolme eri kokoa, jotta kuormavaunun-ostaja saisi juuri sen kuormavaunun, joka parhaiten sopii hänen tarkoitukseensa. Sille, jonka on kuljetettava tilaa vaativia kuormia, on tarjolla pitkiä alustoja, joille voidaan rakentaa suuri kuormalava. Mutta sille, joka tarvitsee alustan esimerkiksi tukinkuljetuksiin metsässä, sopii lyhyt H.S.-alusta erinomaisesti, sillä tälle alustalle voidaan rakentaa pidennetty lava, joka liikkuvasti on kiinni alustassa.

Chevrolet-huollosta mainitaan sivulla 17!

Nämä 3

Chevrolet-moottorin vetokyky on käytännöllisesti katsoen muuttumaton, kun ajetaan 10—45 kilometriä tunnissa. Tämä onkin erittäin tärkeätä, jotta moottori ei tulisi »haluttomaksi» ajettaessa mäkiä ylös. Moottorin vetokyvyn, s.o. vääntömomentin, pitää olla koko ajan ajettaessa mäkeä ylös lähimain sama ja juuri näin on laita Chevroletiin nähden.

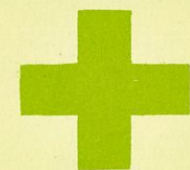
Kun koeajatte tätä viimeisintä mallia olevaa Chevrolet-kuormavaunua, niin kiinnittäkää tarkoin huomiota kaikkiin niihin mekanisiin yksityiskohtiin, joitten tehtävänä on vaikuttaa vauunun vauhtiin ja kulkusuuntaan, näin ollen kiihtyväisyyteen, ohjaukseen, jarrutukseen. Tällöin olette huomaava, että Chevroletin joustavuus johtuu koneiston täyspitoisuudesta.

Chevrolet on onnistuneesti rakennettu kuormavaunu, johon käytetyt ainekset on tarkoin valikoitu ja mitoitettu raskaimpien kuormien varalta. Sellaiset yksityiskohdat kuin etujoussissa olevat erikoisrakenteiset kannattimet ja käsin säädettävä hätäjarru lisäävät Chevroletin luotettavuutta.

Voima



Joustavuus



Luotettavuus

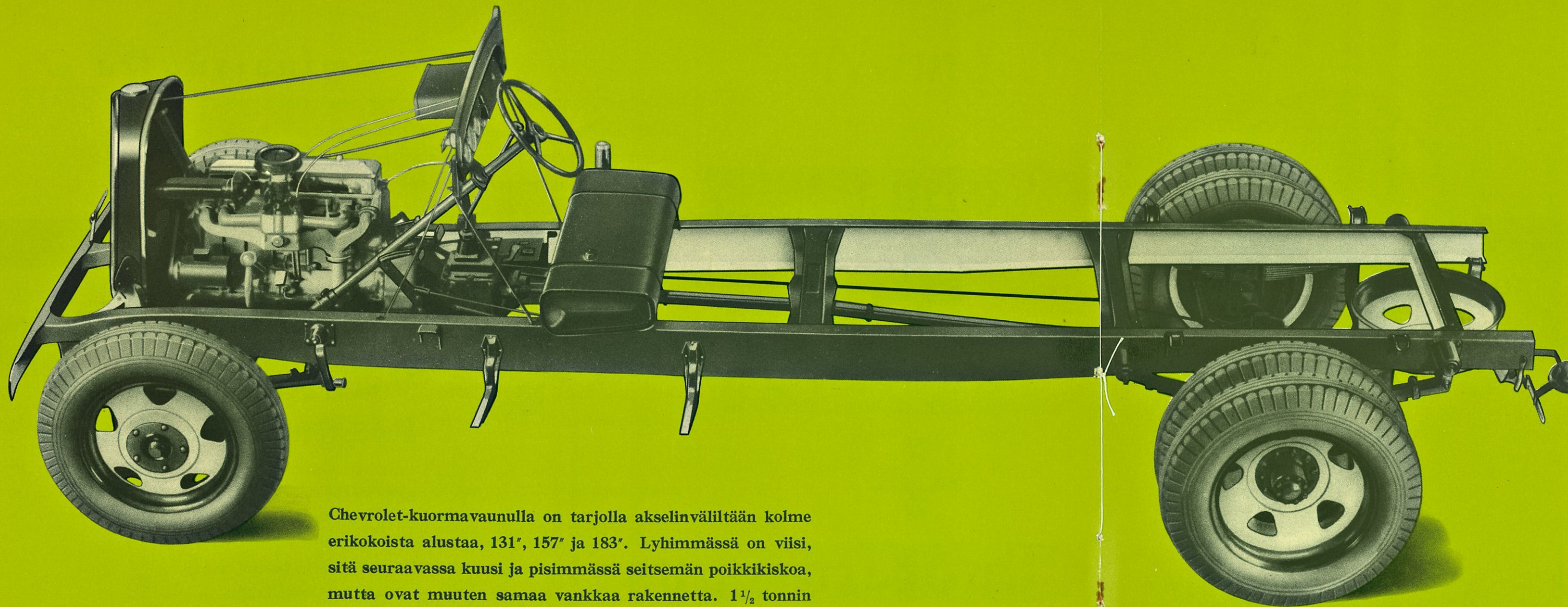
— *ominaisuutta*

CHEVROLETIN

**Voittamaton ja yleisesti
arvostettu taloudellisuus**

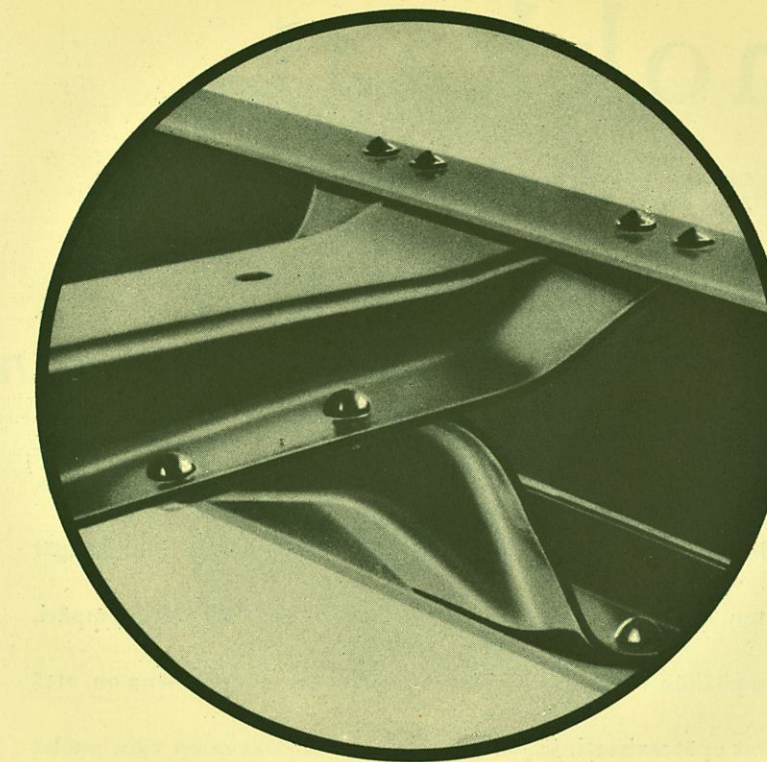
Chevroletin 6-sylinterinen kansiventtiili-moottori —

taloudellinen voimanlähde, helposti säädetty, käytännöllistä rakennetta



Chevrolet-kuormavaunulla on tarjolla akselinväliltään kolme erikokoista alustaa, 131", 157" ja 183". Lyhimmässä on viisi, sitä seuraavassa kuusi ja pisimmässä seitsemän poikkikiskoa, mutta ovat muuten samaa vankkaa rakennetta. 1½ tonnin akselinväli on 131", 2¼ tonnin 131" ja 157", 3 tonnin 131", 157" ja 183" akselinväli. Kaikki vaunut, 1½ tonnin alustaa lukuunottamatta, toimitetaan varustettuina joko yksinkertaisilla tai kaksinkertaisilla takapyörillä. Sekä 131" että 157" alustoissa voidaan ohjaus saada aivan eteen siirretyksi.

Yksi malli jokaista kuljetustarvetta täyttämään –
varusteet, jotka ovat omansa kaikissa liikennesuhteissa



Tässä on Chevroletin n.s. alligaattorimallinen poikkikisko. Kuten näkyy, jakaantuu kisko kahteen vahvaan osaan, jotka on niitattu sivukiskon ylä- ja alareunaan, kumpaankin neljällä niitillä. Tämän rakenteen ansiosta kehys on joka suhteessa tukeva.

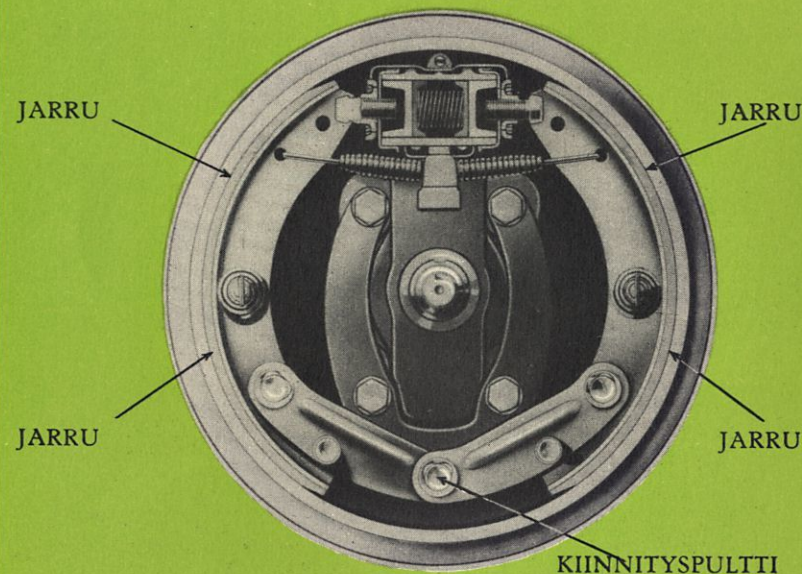


Tehokkaat nestejarrut

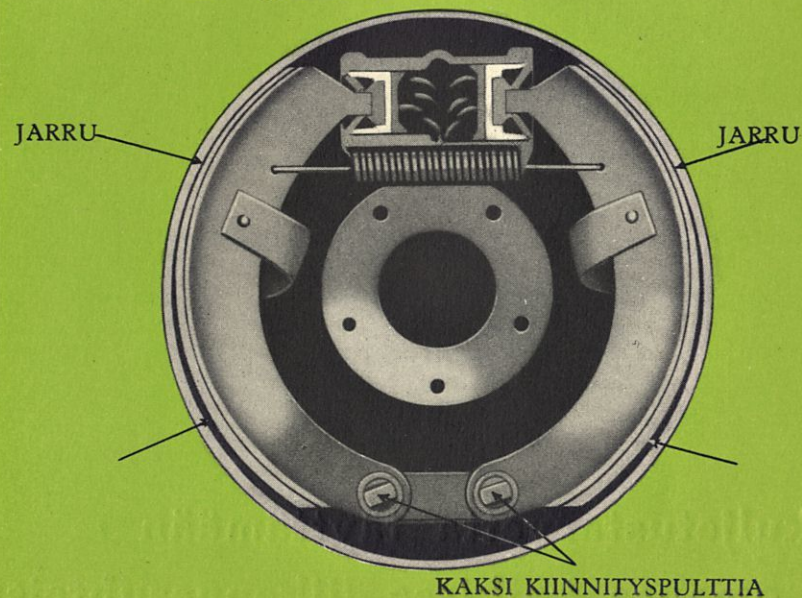
– *hienointa mahdollista rakennetta*

Chevroletin uudet jarrut poikkeavat huomattavasti vanhemmista rakenteista. Ne ovat itsesäädettävät. Eräissä jarrujärjestelmissä laajenevat jarrukengät jarrurummussa siten, että ne toisesta päästään kääntyvät kiinteän pultin ympäri, kun taas toiseen päähän vaikuttaa laajentumiskoneisto. Seurauksena on, että jarruhihnat kuluvat epätasaisesti, ja jonkin ajan käytön jälkeen on vain puolet jarrukengistä rumpua vasten. Jarrutuspinta vähenee hyvin huomattavasti. Chevroletin uusissa jarruissa ovat jarrukengät liikkuvat kummastakin päästään. mistä johtuu, että ne laajetessaan koko pituudeltaan ovat jarrurummun seinää vasten. Kuten viereisestä kuvasta näkyy, on jarrutusteho tällöin aivan toinen ja kuluvat jarruhihnat tasaisesti. Pitkähkön käytön jälkeen pysyy kosketuspinta samana. 25 à 30.000 km:n ajon jälkeen on jarrutusteho yhtä tasaista ja pehmeää.

CHEVROLET-JARRUT

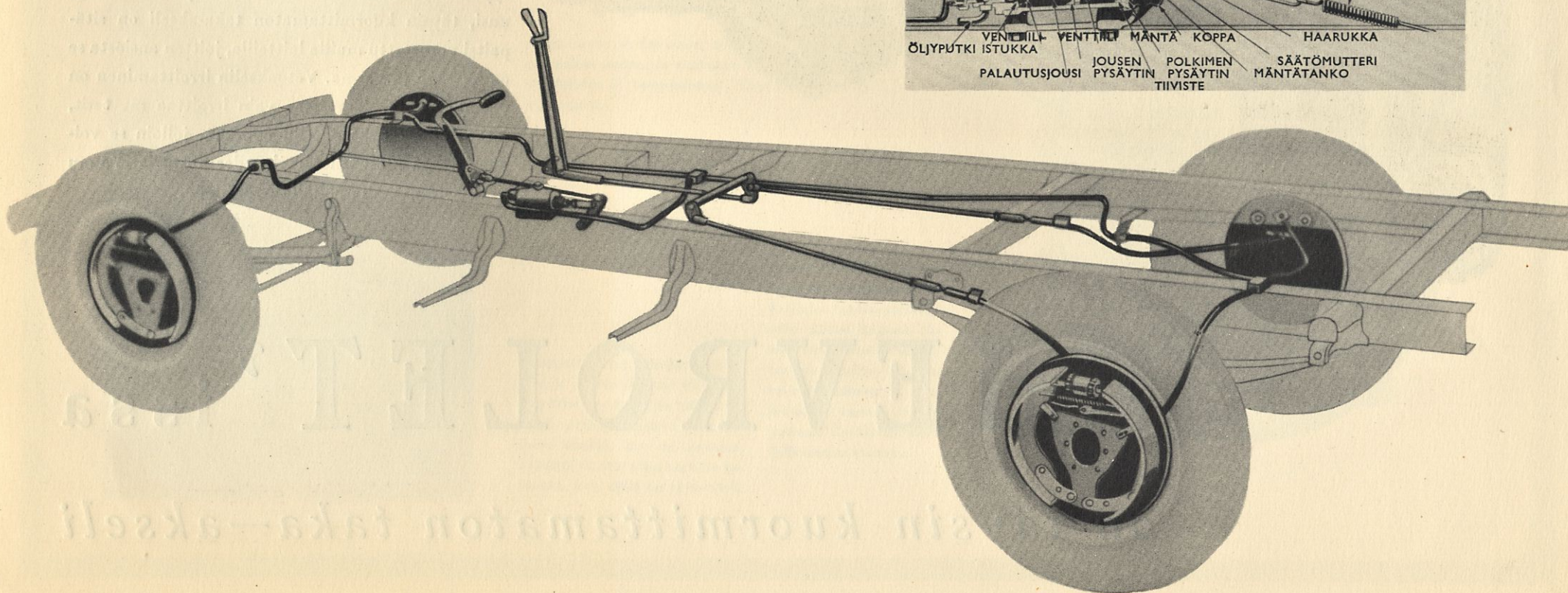
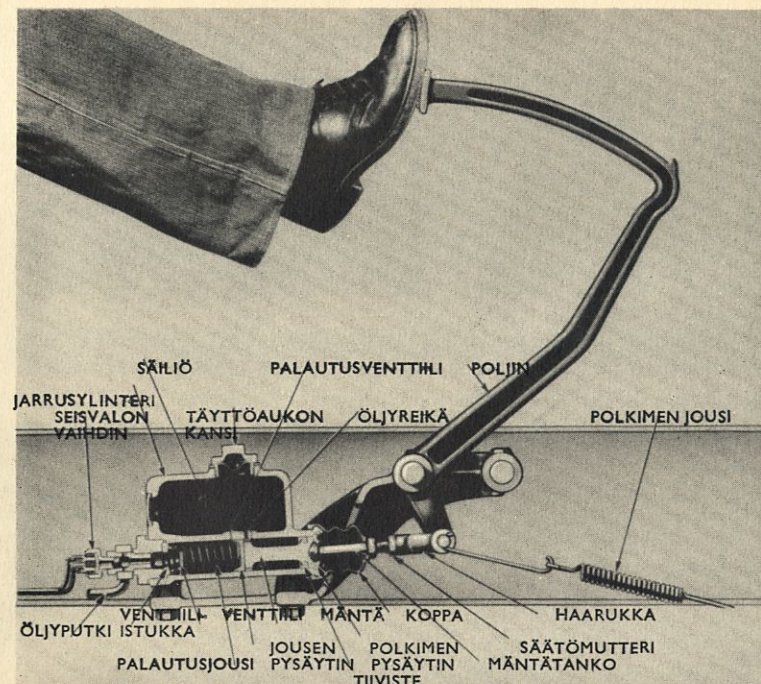


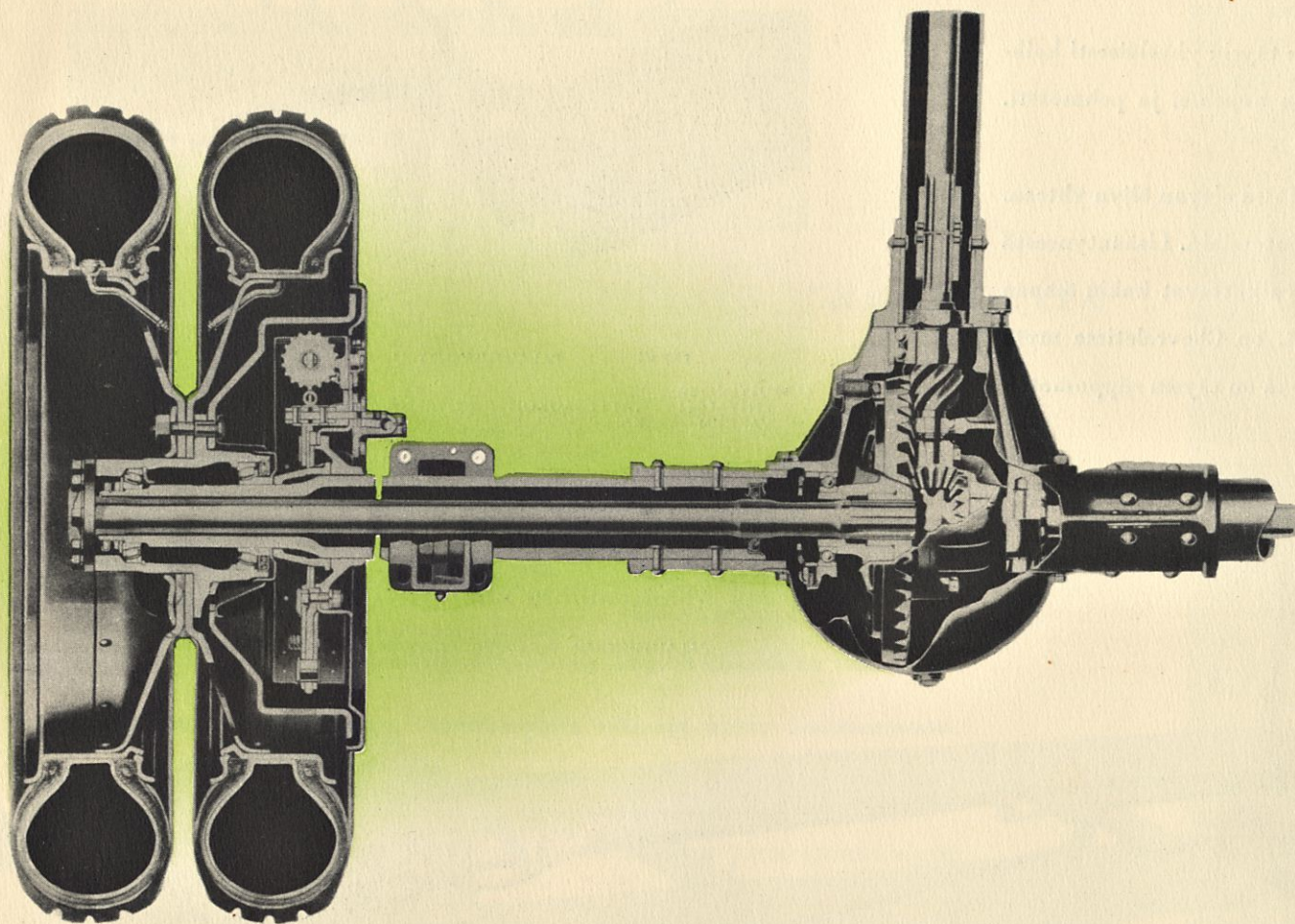
MUUT JARRUT



Chevrolet-vaunun uusi nestejarrujärjestelmä vaikuttaa täysin yhtäläisesti kaikkiin neljään pyörään ja pysäyttää näin ollen vaunun nopeasti ja pehmeästi. Nestejarrut toimivat lyhyesti esitettynä seuraavasti:

Kun jarrupoljin painetaan alas, puristaa mäntä jarrustossa olevan öljyn yhteen. Paine siirtyy putkessa jarrurummuissa oleviin jarrusylintereihin. Lisääntyneestä paineesta työntyvät molemmat jarrumännät ulos ja vaikuttavat kukin omaan jarrukenkäänsä. — Paitsi tätä nestejarrujärjestelmää, on Chevroletissa myös mekaninen hätäjarru, jota hoidetaan käsitangolla ja joka on täysin riippumaton nestejarrujärjestelmästä.

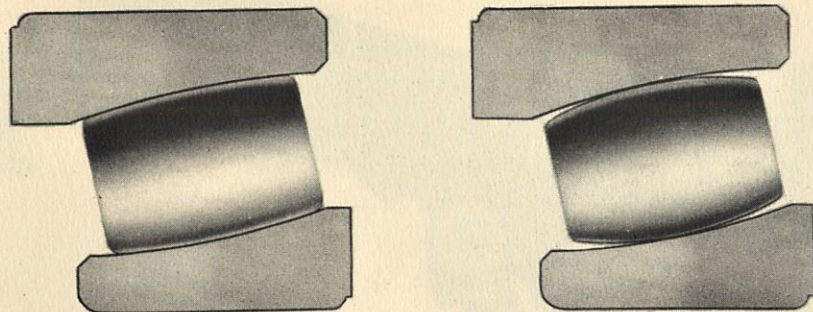




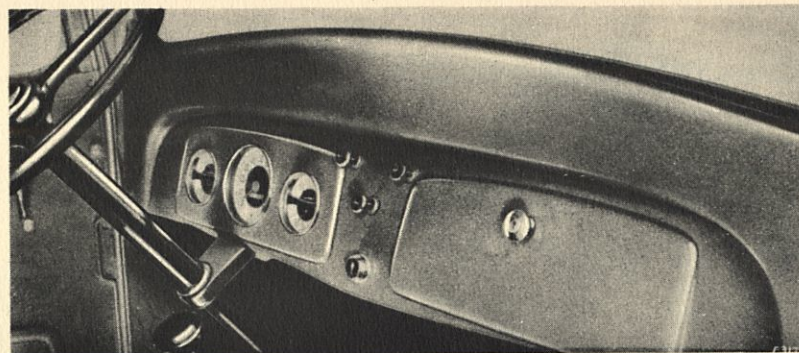
Miten paljon kuormittanettekaan uutta Chevroletia — silti ette kuormita taka-akselia! Se rakenne, jonka ansiosta tämä on mahdollista, on tietysti monessa suhteessa erittäin arvokas. Vaunun ja kuorman koko paino on nyt uusrakenteisten rullalaakereiden välityksellä taka-akselin kopan varassa. Taka-akselilla on ainoastaan yksi tehtävä — käyttää pyöriä — ja tämä tehtävä tulee näin ollen olemaan myös varmempi ja tehokkaampi. Kun vaunun paino on osittain taka-akselin varassa, saattaa toistuvasta liikakuormituksesta olla seurauksena murtumia taka-akselissa. Täysin kuormittamattomassa rakenteessa ei vetoakselien katkeamista edellämäinitusta syystä käytännöllisesti katsoen esiinny. Chevroletin uusi, täysin kuormittamaton taka-akseli on sitäpaitsi varustettu muilla laitteilla, joitten ansiosta se on kestävä ja varma. Vetoakselin irroittaminen on yksinkertaista. Tarvitsee vain irroittaa mutterit, jotka kiinnittävät akselin pyörään, jolloin se voidaan vetää ulos. Ei tarvita edes nosturia. Vaunu voi seistä paikalla neljällä pyörällään.

CHEVROLET'issa

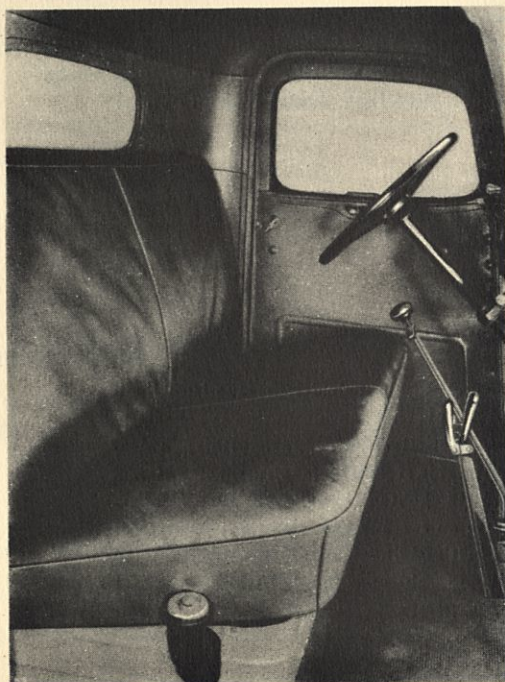
on täysin kuormittamaton taka—akseli



Uusimallinen rullalaakeri, jossa on tynnyrinmuotoiset rullat — laakeri, jollainen vain on Chevroletissa, itsesäädetty, vastaanottaa sekä säteettäisen että pitkittäisen paineen, mukauttaa kantokyvyn automaattisesti kuorman mukaan.



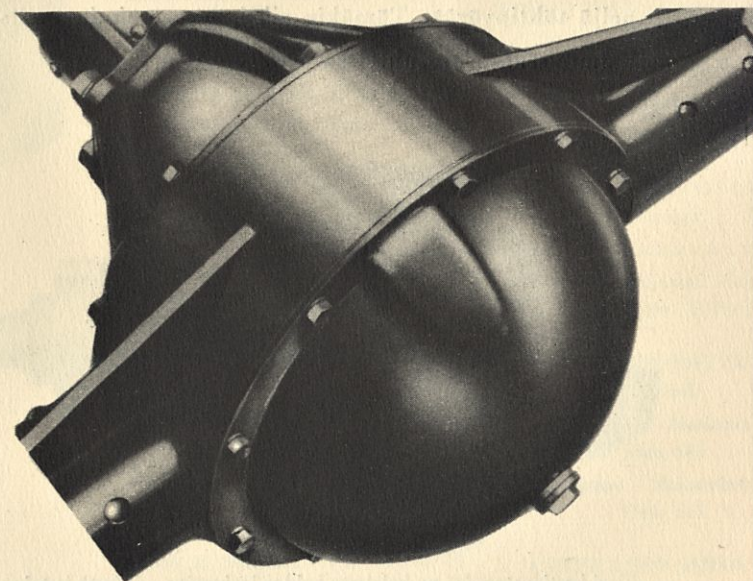
Kojelauta on varustettu lokerolla, jossa kuljettaja voi säilyttää rahtikirjoja ja muita papereita. Kojet ovat uutta mallia, isot ja näkyvät helposti, asennettu aivan ohjauspyörän eteen.

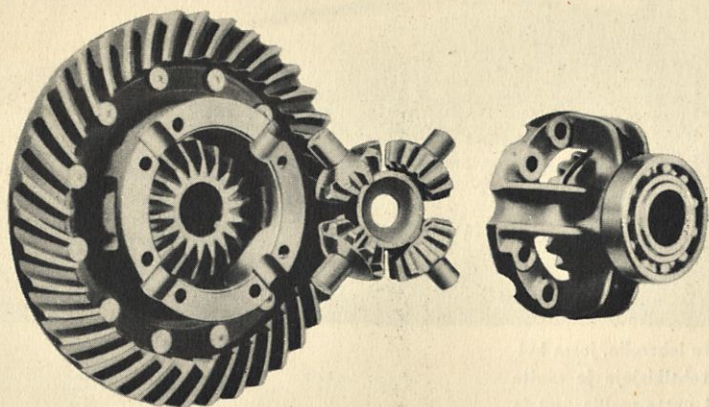


Ohjaustanko on kokonaan uutta mallia, se kestää nyt paljon suurempia rasituksia taipumatta. Se on valmistettu 1" teräsputkesta. Ohjauslaakerit ovat säädettäviä.

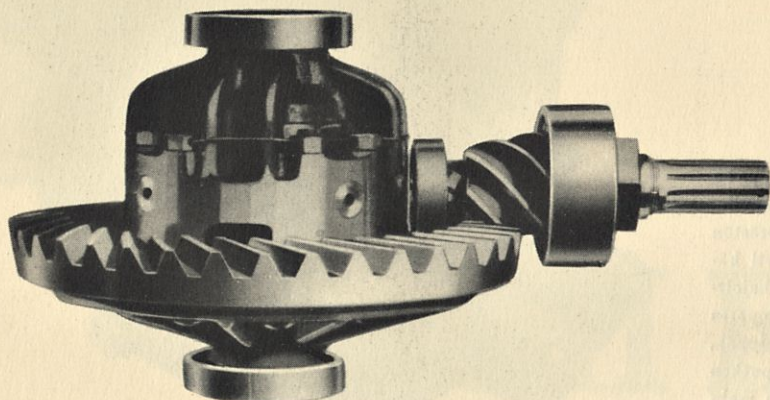
Bensiniisäiliö on ohjaajanistuimen alla ja on sen tilavuus 65 litraa. Täyttöaukon kansi on säiliön oikealla puolella ja pääsee siihen helposti käsiksi, kun ovi avataan. Istuinta ei näin ollen tarvitse kohoittaa, kun säiliö on täytettävä.

Tasauspyörästäön koppa on takaa varustettu luukulla. Kaikkiin tasauspyörästäön osiin pääsee helposti käsiksi tarvitsematta hajoittaa taka-akselia. Kopassa on neljä vahvaa laippaa, jotka on taottu putken pintaan. Kaikki on mahdollisimman tukevaa.

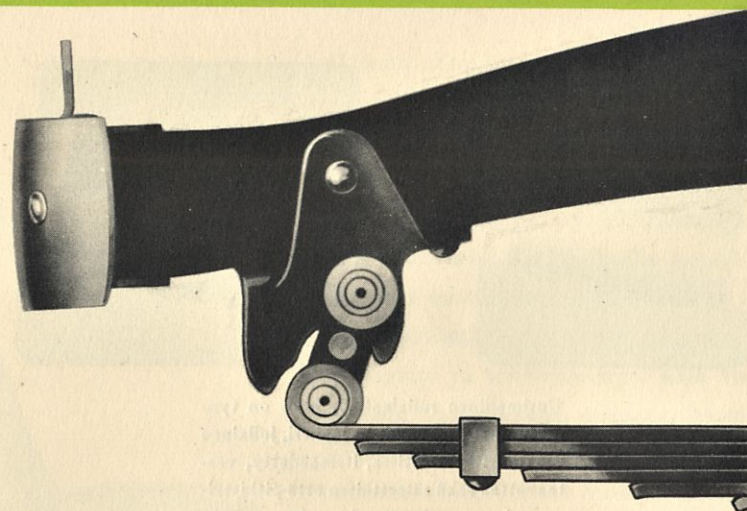




Ison kartiovetopyörän hampaat ovat kierreleikatut äänetöntä toimintaa silmälläpitäen. Tasauspyörästöön sisältyy neljä tähtipyörää. Tämäkin siksi, jotta toiminta olisi raskaimmissakin ajosuhteissa äänetöntä ja varmaa.

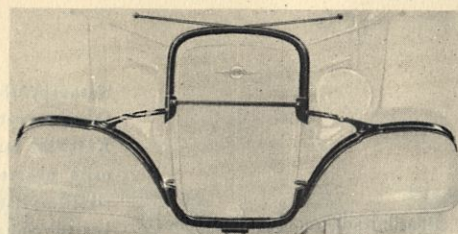


Pieni kartiovetopyörä on kahdesta kohtaa laakeroitu — edestä ja takaa. Pieni kartiovetopyörä pysyy aina hyvin keskitettynä ja on hammastus oikea.



Etujouset on kiinnitetty Chevroletin varmuuskannattimien varaan. Etumaiseen kannattimeen on taottu pieni kanta, mikä estää etuakselia siirtymästä eteenpäin jousen mahdollisesti murtuessa. Taempi jousikannatin on isompi ja vahvempi ja kiitattu kehykseen uudella, tukevammalla tavalla. Ylin jousi-

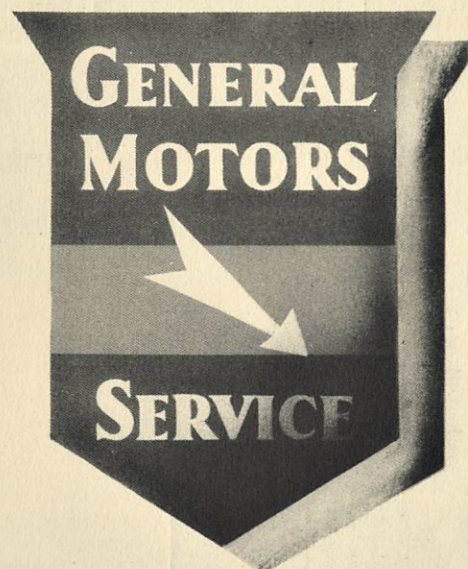
liuska on paksumpi kuin varemmin. Jos tämä liuska kaikesta huolimatta taittuisi aivan kiinnityskohdan luota, niin kannattaa painoa toinen liuska ylhäältä laskettuna. Tällä tavoin kohotetaan lisäksi sitä varmuutta, minkä Chevroletin varmuuskannatin omaa.



Chevroletin tasapainoitettu etuosien kiinnitys ei ole mikään uutuus, vaan koeteltu Chevrolet-erikoisuus. Jäähdyttäjät, valonheittäjät ja etulokasuojat on asennettu saman, yhdestä kohtaa kiinnitetyn tuen varaan. Tästä on seurauksena, että tien aiheuttamat värinät mainituissa osissa on poistettu, joten ajo on tasaisempaa ja miellyttävämpää.

HUOLTO

Missä tämän kilven tapaatte, sieltä tiedätte
saavanne Chevroletillenne ensiluokkaista
huoltoa ja alkuperäisiä G.M.-varaosia.



Kaikissa suurenpuoleisissa asutuskeskuksissa
on CHEVROLET-jälleenmyyjä,

jotka pitävät tarjolla markkinoiden halvimpia varaosia, s.o. alkuperäisiä G.M.-
varaosia. Sitäpaitsi General Motorsin jälleenmyyjälle on oma korjaamonsa, jossa
Chevroletia asiantuntevasti huolletaan.

Suomessa edustavat General Motorsia seuraavat Chevrolet-
jälleenmyyjät:

OY. NIKOLAJEFF AB.

Helsinki

Näyttely ja konttori

Arkadiankatu 2 - Puh.: 34856 ja 35743

Korjaamo ja autohalli

Viipurinkatu 4 - Puh.: 72 088 ja 72 288

OY. TURUN AUTOHALLI AB.

Turku - Rauhankatu 11

Puhelin:

Nimihuuto: "Autohalli"

Sähköosoite: "Autohalli"

TAMPEREEN AUTOTUONTI OY.

Tampere - Kauppakatu 14

Puh.: 2 242 ja 2 474

Korjauspaja ja autokoulu

Kauppakatu 17 - Puh. 2 767

ITÄ-SUOMEN AUTOKESKUS OY.

Viipuri - Kolmikulma 1

Puh.: 684 ja 2 224

Korjaamo: Luostarinkatu 21 Puh. 100

OY. VALIO-AUTO AB.

Vaasa - Hovioikeudenpuistikko 16

Puh. 489

V. NYSTRÖMIN AUTOLIIKE

Jyväskylä - Asemakatu 5 - Puh. 597

OULUN AUTOLIIKE

Omist. E. Skogstedt - Oulu - Torik. 32

Puh.: Konttoriin 35-Korjaamoon 1161

KOUVOLAN AUTO OY.

Kouvola-Puh.66, jälkeen liikeajan 366

LAHDEN AUTO OY.

Lahti - Vapaudentie 8 - Puh. 636 ja 802

SATAKUNNAN AUTO OY.

Pori - Katariinankatu 30

Puh.: 645 ja 759

Sähköosoite: "Sataauto"

OSAKEYHTIÖ CARLSON

Kuopio - Puh.: Nimihuuto Carlson

OY. ATTI HOLMSTRÖM & CO AB.

Kokkola - Pitkäsillankatu 5

Puh. 2 46

SORTAVALAN AUTOKESKUS OY.

Sortavala - Raatihuoneenkatu 3

Puh. Konttoriin 621,

Autokorjaamolle 256

Sähköosoite: Autokeskus

OSAKEYHTIÖ HALLMAN

Joensuu

Rautakauppa

Puh.: Nimihuuto: Hallman

Sähköosoite: Hallman

OY. AUTOYHTYMÄ

Mikkeli

Liike ja Konttori - Maaherrankatu 18

Puh. 655

Autokorjaamo - Mannerheimintie 28

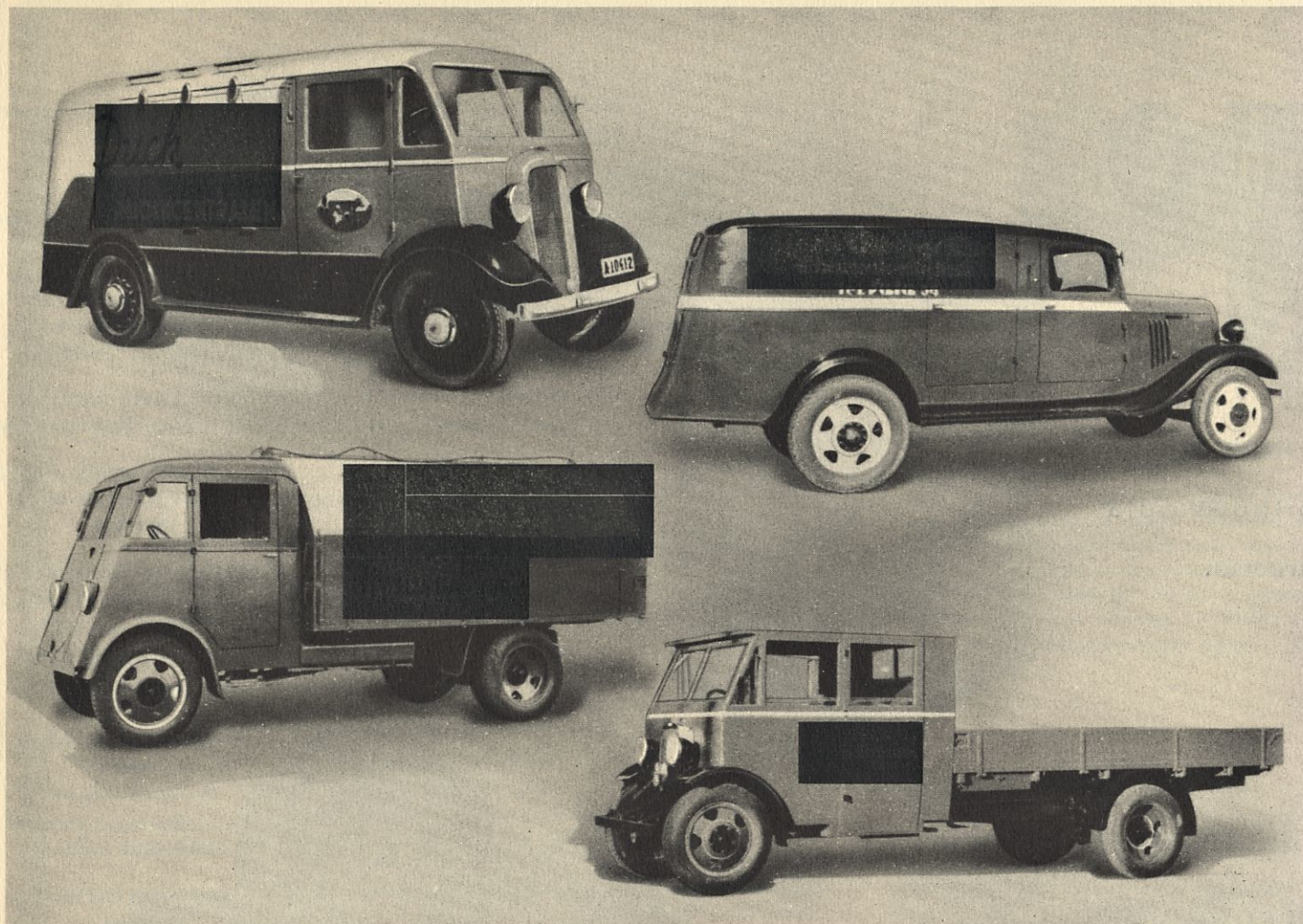
Puh. 515

AARNE AHON AUTOLIIKE

Rovaniemi - Puh. 57 - Sähköos.: Aho

MARIEHAMNS MEK. VERKSTAD

Maarianhamina



VARMUUTTA

Tätä luetteloa lukiessanne olette varmasti kiinnittänyt huomiota niihin moniin laitteisiin, joilla uusi Chevrolet on varustettu. Huomattavimmista varmuuslaitteista on mainittava:

- Uudet, nestejarrut, joitten jarrutuskyky on ainutlaatuinen.
- Pääjarrustosta riippumaton hätäjarru, jota käytetään käsitangolla.
- Uusi, voimakas ohjaustanko.
- Etujousien varmuuskannattimet, jotka estävät joustaa murtumasta.
- Kehyksen alligaattori-poikkikiskot, joitten vuoksi kehys on tukeva ja kestävä.
- Uusirakenteinen, täysin kuormittamaton taka-akseli, jonka ansiosta vetoakselit eivät pääse katkeamaan liikakuormituksesta.
- Kaasuttajan ilmanpuhdistaja on niin konstruoitu, että se samalla toimii liekkivaimentajana. Palovaara on tämän ansiosta vähennetty.
- Männät on tinalla päällystetty. Kunnostusajettaessa vaunua laskeutuu tina hienona kerroksena sylinterien pinnalle. Täten on saatu vähennetyksi ne vahingonvaarat, jotka johtuvat huolimattomasta ajosta.
- Jäähdytys on hyvin tehokas, jäähdytysvaipat peittävät sylintereitä koko niiden pituudelta. Pakoventtiilit on tehokkaasti ruiskujäähdytetty.

6-sylinterisiä Chevroletteja on enemmän käytössä kuin jotain muuta merkkiä

Teknillinen eritelmä

CHEVROLETIN KUORMAVAUNU-MOOTTORI

1. MOOTTORI.

CHEVROLETIN 6-sylinterinen kansiventtiili-moottori, sylinteriläpimitta 84,14 mm, iskun pituus 101,6 mm, sylinteritilavuus 3,39 litraa, puristussuhde 6 : 1, jarrutettuja hevosvoimia 72 hv. 3.200 kierr./min., suurin vääntömomentti 21,5 kg 900—1.500 kierr./min. Moottori on kiinnitetty 3 kohtaa, eristetty kumilla edestä.

- Sylinteriryhmä on valettu yhteen kampikammion yläosan kanssa. Irroitettava kansi.
- Kampiakseli. Muotoon taottu, lämmöllä käsitelty, staattisesti ja dynamisesti tasapainoitettu, painaa 31,3 kg, kolme laakeria. Vastapainot ja väännöntasointaja.
- Männät on tinalla päällystetty, valuraudasta, kolme rengasta, kaikki männäntapin yläpuolella. Alin rengas öljyrenkas.
- Kiertokangas, muotoon taottu, l-leikkaus. Männän tappi on kiinnitetty lukkoruuvilla ja laakeroitu mäntään pronssi-holkilla.
- Nokka-akseli, muotoon taottu, yhtä nokkien kanssa, lämmöllä käsitellystä teräksestä. Kaikki nokat ja laakeripinnat karaistu ja hiottu, kolme laakeria, etumainen kiinteä, molemmat muut irroitettavat.
- Venttiilit, kansiventtiilirakennetta. Pakoventtiili ruiskujäähdytetty. Kaikki venttiilit liikkuvat valurautaohjaimessa. Koko venttiilikoneisto on suljettu koppan ja voideltu runsaasti ontton vipuvarsi akselien kautta.

2. BENSIINILAITTEET.

- Kaasuttaja. Erikois-CHEVROLET-Carter-yläkaasuttaja, varustettu kiinteällä kiihdytyspumppulla.
- Ilmanpuhdistaja, öljyllä kostutettua mallia, toimii myös imu- ja liekkivaimentajana.
- Imuputki D-mallia. Termostaattinen etulämmitys.
- Bensiinipumppu. AC-mallia, asennettu kampikammion nokka-akselin käyttämä. Öljypysäytin ja lasisäiliö.
- Bensiinisäiliö on ohjaajanistuimen alla, tilavuus 65 litraa. Täyttöaukon kansi oikealla.
- Poistoputkessa neljä aukkoa moottoriin päin. Kumieristetty äänenvaimentaja.

3. JÄÄHDYTYSTÖ.

- Jäähdyttäjän pystysuora kennomallia, kallella ja V-muotoinen, tilavuus 14,2 litra.
- Vesipumppu keskipakoisella.
- Tuuletin nelisiipinen, 41 sm läpimitta, säädettävä, V-muotoinen hihna.

4. VOITELUJÄRJESTELMÄ.

- Moottorin voitelu, yhdistetty pumppu- ja ruiskujärjestelmä. Öljysäiliön tilavuus 4,73 litra.
- Kampikammion tuuletus, yhdistetty öljyntäyttöputkeen.

5. SÄHKÖLAITTEET.

- Generaattori, Delco Remy, kolmas harja säädettävä. Tuuletinlaite, magneettinen virrankatkoja generaattorin kopalla.
- Virranjakaja, Delco Remy, imuautomaattinen, oktaanisäädin ja automaattinen lämmön säätö.
- Induktiokela. — Korkeajännituskela, jossa suojuskansi asennettu välittömästi jakajan yläpuolelle.
- Käynnistinmoottori. — Bendix-hammaspyörä, välitys 14,6 : 1.
- Akku 6 voltin, 15 levyä, 90 ampeeritunnin teho.

6. KYTKIN.

Yksinkertainen kuivalamellikytkin, täysin koteloitu. Kosketuspintaa 617 sm².

7. VAIHDELAATIKKO.

1. 7,22 : 1 2. 3,47 : 1, 3. 1,71 : 1, 4. 1 : 1, Taaksekäynti 7,15 : 1.

8. KARDAANIAKSELI.

Läpimitta keskustassa 33,19 mm, urien luota 32,51 mm, suljettu kardaaniputkeen. 131" ja 157" kuormavaunuissa on väli-akseli, 183" alustassa kaksi.

9. ETUAKSELI.

Käännettyä Elliot-mallia, pystysuora painekuulalaakeri.

10. TAKA-AKSELI.

Täysin kuormittamaton, kierreleikatut hammaspyörät, pieni kartiovetopyörä kahdesta kohtaa laakeroitu. Pyörän laakerit itsesäädettävät ja niitten painepinta kasvaa kuormituksen lisääntyessä. Öljyä sopii 3,19 litra. Välitys 6,17 : 1.

11. JOUSET.

	ETUJOUSET			TAKAJOUSET			Apu-jouset
	Pituus	Leveys	Liushkoja	Pituus	Leveys	Liushkoja	
LD 1 1/2 tonnia	914 mm	44,45 mm	9	1.143 mm	63,5 mm	9	—
STD 2 1/4 tonnia	914 »	44,45 »	9	1.143 »	63,5 »	10	—
HS	914 »	44,45 »	10	1.143 »	63,5 »	10	6
185"	914 »	44,45 »	10	1.254 »	63,5 »	9	6

12. KEHYS.

Kuormavaunut, suora kehys, 131" ja 157", 177,8 x 60,32 x 5,6 mm, 183" 177,8 x 70 x 6,5 mm. 185" BT, kahdesta kohtaa taivutettu kehys, 182 x 62,5 x 7 mm.

13. JARRUT.

Jalkajarru; nestenelipyöräjarrut, kokonaispinta 2.130 sm². Käsi-jarru on mekaninen, vaikuttaa takapyöriin, jarrutus-pinta 1.385 sm².

MITTOJA ja PAINOJA.

Kuormituskyky tonnia	1 1/2	2 1/4		HS (3 ton)						185 BT
		1) y	k	y	k	y	k	y	k	Bus-si
Akselinväli tuumissa	131	131	157	131	157	183	185			
» metreissä	3,33	3,33	3,99	3,33	3,99	4,65	4,70			
Väliseinästä taka-akselin keskiviivaan	2,65	2,65	3,32	2,65	3,32	3,97	4,03			
Väliseinästä kehysten takapäähän	3,54	3,54	4,20	3,54	4,20	5,44	5,10			
Kokonaispituus	4,92	4,92	5,58	4,92	5,58	7,14	7,16			
Suurin leveys etulokasuojien yli	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75			
Suurin leveys takapyörien napojen yli (Renkaat 6,50/20)	1,87	1,87	1,96	1,87	1,96	1,87	1,96	1,87	1,96	2,02
(» 7,00/20)			2,04		2,04		2,04		2,04	2,01
Kehysten leveys takaa	0,91	0,91	0,91	0,91	0,91	0,91	0,91			0,91
Raideväli edessä	1,44	1,44	1,44	1,44	1,44	1,44	1,44			1,44
Raideväli takana	1,42	1,42	1,61	1,42	1,61	1,42	1,61	1,42	1,61	1,61
Kääntösäde	7,65	7,65	7,65	7,65	7,65	7,65	7,65			
Alustan paino kg	1500	1520	1570	1570	1620	1545	1580	1605	1660	1735
Sama HS						1545	1580	1605	1660	1780
Kokonaispaino kg	3600	4400	4400	4450	4450	5400	5400	5500	5500	5600

1) y ja k = yksink., kaksink. takapyörät.

Alustan painoon sisältyy vesi, öljy ja täysi benziinisäiliö, työkalut, renkaat ja vararengas. Jos muita rengasvarusteita käytetään, muuttuvat painot.

Pidätetään oikeus muuttaa eritelmiä.

GENERAL MOTORS



maailman eniten myyty auto

GENERAL MOTORS

Voima kohoaa

Kustannukset laskevat

